

# Potensi Pemanfaatan Terminal Penumpang Menjadi Pusat Logistik (Studi Kasus Terminal Simpang Periuk, Kota Lubuklinggau, Sumatera Selatan)

<sup>1</sup>Yessi Gusleni\*, Listantari, dan <sup>2</sup>Deni Prasetio Nugroho

<sup>1</sup>Puslitbang Transportasi Antarmoda, Badan Litbang Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat 10110, Indonesia

<sup>2</sup>Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, Jl. Kemuning M-3 Sekip, Yogyakarta 55281, Indonesia

\*Email korespondensi: gusleni@gmail.com

Riwayat perjalanan naskah

Diterima 9 Maret 2020, Direvisi 20 Maret 2020, Disetujui 11 April 2020

## Abstrak

Distribusi logistik menjadi permasalahan yang ada di kota-kota kecil di Indonesia. Kota Lubuklinggau memiliki simpul transportasi yang lengkap meliputi bandar udara dan kereta api serta dilalui jalan arteri primer, hal ini menjadikan kota ini sebagai lintasan barang (Lintas Tengah Sumatera). Komoditas hasil pertanian dan perkebunan Kota Lubuklinggau cukup tinggi namun selama ini distribusi terbesar adalah di Kabupaten Musirawas dan karena belum terintegrasi dan terdistribusi secara optimal pada masa panen masing-masing pemilik masih menggunakan moda kecil untuk jarak tempuh luar kota yang cukup jauh dan kembali dalam keadaan kosong. Penelitian ini akan mengkaji lokasi Terminal Simpang Periuk yang merupakan terminal penumpang tipe A dengan lokasi strategis namun tidak termanfaatkan untuk dijadikan sebagai salah satu pusat distribusi barang untuk memberikan solusi permasalahan angkutan barang. Pengumpulan data statistik daerah berupa potensi komoditas daerah, produksi dan konsumsi, infrastruktur dan moda pendukung, serta rencana pengembangan kawasan industri menjadi pertimbangan analisis. Analisis kinerja jalan (VCR) dalam kota masih dibawah 0,68. Pergerakan barang mayoritas dari Kabupaten Musirawas 40,81% dan menuju Kabupaten Musirawas (35,37%). Lokasi rencana pusat logistik berada di dekat jalan lingkaran luar, sehingga pergerakan angkutan barang dapat melalui jalan lingkaran luar tanpa harus masuk kedalam perkotaan. Perbandingan pola distribusi eksisting dengan pemanfaatan pusat logistik menghasilkan Terminal Simpang Periuk di Kota Lubuklinggau cocok dimanfaatkan sebagai pusat logistik karena memiliki keunggulan seperti dilalui jalan arteri primer (jaringan lintas angkutan barang), terintegrasi dengan rencana Tol Trans Sumatera, terintegrasi dengan angkutan multimoda (bandara, stasiun KA), potensi komoditas lokal yang cukup besar, dan rencana pengembangan kawasan industri yang didukung jalur lingkaran Kota Lubuklinggau.

**Kata Kunci:** Logistik Perkotaan, Angkutan Barang, Multimoda, Jaringan Lintas, Distribusi

## Abstract

*Potential use of passenger terminal to become a logistics center (case study of Simpang Periuk Terminal, Lubuklinggau City, South Sumatra)*

*Logistic distribution is one of the problem in small cities in Indonesia. Lubuklinggau city has an airports, trains and primary arterial road, making this city a freight distribution network (Central Sumatra Transit). The commodity of agriculture and plantation is quite high, but so far the biggest distribution is in Musirawas Regency and because it has not been integrated and distributed optimally during the harvest period, each owner still uses a small vehicle to distribute outside the city which is quite far and returned empty. This study will review Simpang Periuk Terminal, which is a type A passenger terminal, with a strategic location but unutilized to be logistic center. The regional statistical data such as potential commodity, production and consumption, supporting infrastructure and modes, as well as industrial estate development plans are needed for analysis. Analysis of road performance (VCR) in cities is still below 0.68. The movement of goods from Musirawas Regency is 40.81% and it goes to Musirawas Regency 35.37%. The logistics center location is near the outer ring road, so transportation of goods can go through the outer ring path to enter the urban area. Comparison of distribution patterns with logistic distribution centers resulting the Simpang Periuk Terminal is appropriate to be used as a logistics center because it has advantages such as being passed by a primary arterial road (a freight transportation network), integrated with the Trans Sumatra Toll Road, integrated with multimodal transportation (airports, railway stations), and potential local commodities, the industrial estate development plan is supported by the Lubuklinggau City ring road.*

**Keywords:** City logistic, Freight, Multimodal Transport, Freight Network, Distribution

## Pendahuluan

Permasalahan distribusi logistik saat ini menjadi perhatian di beberapa kota di Indonesia. Kota Lubuklinggau merupakan pemekaran dari Kabupaten Musirawas, sejak tahun 2001 telah

maju menjadi kota berkembang. Beberapa aset masih menjadi kewenangan Kabupaten Musirawas meskipun secara administrasi berada di wilayah Kota Lubuklinggau. Salah satunya adalah terminal penumpang Simpang Periuk.

Setelah pemekaran, terminal ini tidak termanfaatkan dan perubahan regulasi bahwa terminal tipe A harus dibawah kewenangan pemerintah pusat dalam hal ini BPTD Wilayah VII Provinsi Sumsel-Babel. Penggunaan terminal penumpang semakin menurun sejak orientasi penumpang berpindah dari *door to door service*. Angkutan barang pada umumnya merupakan urusan sektor swasta, yang melibatkan banyak kepentingan. Distribusi hasil produksi dari kota-kota kecil masih dilakukan dengan mengangkut melalui truk-truk kecil ke simpul transportasi pelabuhan dan daerah tujuan sehingga ongkos angkut relatif lebih mahal dan kualitas produknya juga dapat mengalami kerusakan. Untuk mengoptimalkan pelayanan angkutan barang maka perlu ditingkatkan pengelolaan angkutan barang dengan membangun pusat logistik. Terminal Simpang Periuk berada di Kota Lubuklinggau yang merupakan terminal angkutan penumpang tipe A dimana luas terminal cukup memadai tapi saat ini terbengkalai sehingga ada kemungkinan terminal ini dapat dialih fungsikan menjadi pusat logistik karena dari sisi lokasi sangat menguntungkan berada di lintas tengah Sumatera dan berada di Jalan Nasional. Untuk mengetahui potensi pusat logistik maka perlu dilakukan penelitian potensi pemanfaatan terminal penumpang menjadi pusat logistik di Kota Lubuklinggau.

Penyusunan kajian ini berdasarkan pada beberapa rumusan masalah yang menjadi dasar pertimbangan yaitu Terminal Penumpang Simpang Periuk selama ini tidak berfungsi karena pelayanan angkutan penumpang telah berorientasi *door to door service*, pengelolaan angkutan barang masih kurang optimal untuk mendukung distribusi barang baik dari Kota Lubuklinggau ke daerah tujuan maupun sebaliknya, dan integrasi pelayanan angkutan barang masih kurang optimal.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji potensi pemanfaatan terminal penumpang menjadi pusat logistik atau *logistik center* dalam rangka meningkatkan efisiensi distribusi angkutan barang. Sedangkan hipotesis dalam penelitian ini adalah Terminal Simpang Periuk dapat dimanfaatkan sebagai pusat logistik untuk mendukung pengelolaan angkutan barang yang masih belum optimal dengan mengintegrasikan multimoda yang ada di Kota Lubuklinggau (bandara, stasiun, pusat logistik).

Beberapa definisi logistik perkotaan menurut beberapa ahli, diantaranya menurut Taniguchi dan Thompson (2018) logistik perkotaan adalah sebagai sebuah proses yang secara total

mengoptimalkan logistik dan aktivitas transportasi oleh perusahaan-perusahaan swasta dengan dukungan dari sistem informasi yang canggih dalam kawasan perkotaan dengan mempertimbangkan lingkungan lalu lintas, kemacetan lalu lintas, keselamatan lalu lintas dan penghematan energi dalam kerangka ekonomi pasar. Menurut (Rodrigue, Comtois, and Slack 2016) logistik perkotaan sebagai; "distribusi transportasi barang pada kawasan perkotaan dengan strategi yang dapat meningkatkan efisiensi secara keseluruhan, yang disertai upaya mitigasi terhadap kemacetan dan penurunan kondisi lingkungan, dan (*Delivering the Goods: 21st Century Challenges to Urban Goods Transport* 2003) mendefinisikan 'urban goods transportation' sebagai: "Pengiriman barang konsumsi (tidak hanya oleh ritel, tapi juga oleh sektor lain seperti manufaktur) di kota dan daerah pinggiran kota, termasuk arus balik barang terpakai dalam hal ini berupa limbah bersih".

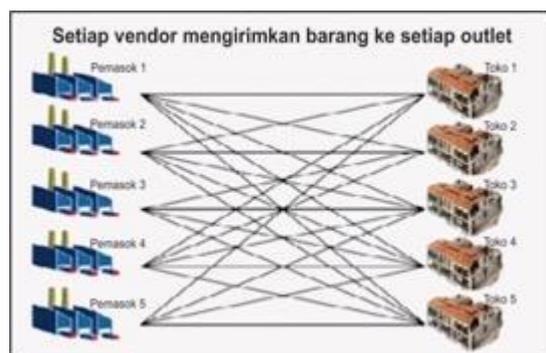
Europlatforms (2004) juga menyatakan bahwa pusat logistik bersinonim dengan angkutan barang pedesaan. Hal ini didukung dengan kajian dari Rimiené and Grundey (2007) yang menyatakan bahwa pusat logistik adalah *freight village* yang terdiri dari aktivitas transportasi dan pergudangan. Europlatforms (2004) menyatakan bahwa aspek terpenting dari pusat logistik adalah pergudangan dan terminal intermodal. Meiduté (2005) menyatakan bahwa tidak ada perbedaan antara pusat logistik dengan pusat distribusi dan mengklasifikasikan pusat distribusi logistik (*logistics distribution centers*) kedalam tiga kelas yaitu:

1. Pusat distribusi logistik internasional (*International logistics distribution centers*), dengan karakteristik yaitu jangkauan layanan 500-800 km, luas area 100-150 ha, infrastruktur yang sudah berkembang penuh (*full develop infrastructure*); sistem teknologi informasi lengkap (*full information technology system*), serta ruang lingkup penuh layanan logistik (*full scope of logistics services*).
2. Pusat distribusi logistik regional (*Regional logistics distribution centers*), dengan karakteristik yaitu jangkauan layanan 50-80 km; Luas area 20-50 ha, infrastruktur yang sudah berkembang menengah (*middle develop infrastructure*), sistem teknologi informasi menengah (*middle information technology system*), serta layanan logistik terpilih (*selected logistics services*).
3. Pusat distribusi logistik lokal (*Local logistics distribution centers*), dengan karakteristik yaitu: jangkauan layanan 5-8 km; Luas area 2-10 ha, infrastruktur logistik yang terbatas

(*limited logistics infrastructure*), serta ruang lingkup layanan logistik yang terbatas (*limited scope of logistics services*). Konsep Logistik Perkotaan pada pertengahan tahun 1990 hingga saat ini, konsep logistik perkotaan tidak hanya terbatas pada persediaan namun juga mempertimbangkan faktor aktivitas nilai tambah (*valued added activity*) seperti pengiriman (*shipping*), perakitan (*assembly*), pengemasan (*packaging*), distribusi (*distribution*), *reverse logistics* (Bolten 1997). Sedangkan Europlatforms (2004) menyatakan hal yang sama mengenai logistik perkotaan adalah suatu area dimana seluruh aktivitas yang terkait transportasi, logistik dan distributor dapat dilakukan dengan melibatkan berbagai operator. Aspek terpenting dari logistik perkotaan adalah pergudangan dan terminal intermodal. *City Logistic* membawa konsep baru dalam perencanaan penggunaan lahan dan manajemen arus logistik perkotaan, menyelesaikan masalah yang terkait dengan pergerakan barang perkotaan, sambil mencari keseimbangan antara efisiensi yang dibutuhkan oleh angkutan kota dan biaya sosial yang terlibat (produk kemacetan lalu lintas, dampak lingkungan dan konservasi energi). Metodologi yang digunakan adalah Multi-Kriteria Evaluation (MCE) dalam GIS (Sistem Informasi Geografis) untuk mengidentifikasi peta kesesuaian terkait dengan kegiatan logistik perkotaan dan kompatibilitas penggunaan lahan (Sgura Viana and Delgado 2019).

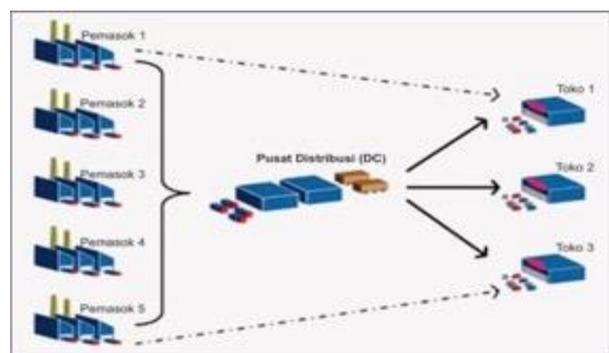
Model untuk mengoptimalkan ukuran dan lokasi terminal logistik secara eksplisit memperhitungkan jaringan jalan dan satu dapat menentukan ukuran dan lokasi terminal logistik mempertimbangkan kondisi lalu lintas di jaringan jalan. Model ini berhasil diterapkan ke jaringan jalan imajiner. Ditemukan bahwa perubahan jumlah generasi barang dan daya tarik sangat mempengaruhi pemilihan lokasi terminal yang optimal. Konsentrasi permintaan angkutan di CBD membutuhkan lokasi yang lebih dekat dari terminal logistik ke CBD bahkan jika biaya fasilitas di terminal tinggi dengan harga tanah yang tinggi. (Taniguchi et al. 1997).

Pusat logistik telah mengalami evolusi fungsi pelayanan secara tradisional yaitu gudang (*warehouse*), penyimpanan (*storage*), layanan pengiriman (*shipping services*) menjadi lebih luas seperti layanan kompleks penambahan nilai otomatis (*highly automated value added complex of services*). Layanan penambahan nilai (*value added service*) terdiri dari fungsi penyimpanan (*storage*), konsolidasi (*consolidation*), perawatan (*maintenance*), layanan lain-lain hingga bea cukai (*etc services to customs*), perakitan akhir (*final assembly*), perbaikan (*repairing*), keuangan dan audit (*financial and audit attendance*) (Rimienne and Grundey 2007). Perbedaan pola pergerakan barang secara tradisional dan modern dapat dilihat pada Gambar 1.



Pola Perdagangan Pasar Tradisional Tanpa Pusat/Induk Distribusi.

1. Masing-masing supplier mengirim langsung ke masing-masing toko;
2. Perjalanan yang terjadi menjadi berlipat ganda;
3. Biaya transportasi otomatis menjadi meningkat.



Pola Perdagangan Modern Dengan Pusat Distribusi (Hirarki Pusat).

1. sistem pusat-sub-pusat (hirarki) melalui suatu pusat distribusi (gudang konsolidasi)
2. Truk jarak jauh akan berhenti di dermaga penerima dan menurunkan muatan.
3. Muatan disortir sesuai dengan rute tujuan atau wilayah pengiriman.
4. Di dermaga pengiriman, muatan tersebut dimasukkan ke kendaraan distribusi yang melayani rute atau wilayah pengiriman tertentu.

**Gambar 1.** Pola pergerakan barang.

Sumber: Herzog, 2010.

Logistik perkotaan berperan dalam aktivitas logistik perkotaan, yaitu pengelolaan persediaan bahan baku, produksi jadi, pengiriman barang, perakitan, pengepakan, distribusi dan transportasi, *reverse logistics* (pengelolaan produk retur), gudang, dan perawatan. Efisiensi logistik adalah kunci dari penanggulangan kemacetan lalu-lintas dan dampak lingkungan lainnya yang disebabkan oleh angkutan barang. Sasaran dari efisiensi logistik adalah mengirim sejumlah barang dengan volume yang sama dengan tingkat penggunaan kendaraan yang lebih rendah (mengurangi jumlah kendaraan, kendaraan kecil, kilometer tempuh rendah).

## Metodologi

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Lubuklinggau dan Kabupaten Musirawas yang merupakan satu bagian jalur distribusi barang. Penelitian dilakukan dalam kurun waktu 4 (empat) bulan. Penelitian ini dilakukan dengan cara inventarisasi kebutuhan data awal, data produksi dan potensi daerah, luas peruntukan lahan terminal simpang periuk, data jaringan jalan, rencana pengembangan kawasan dan data pendukung lainnya. Pola pemikiran pelaksanaan pekerjaan menunjukkan bahwa keluaran hasil pekerjaan ini adalah potensi pemanfaatan terminal perumpang dalam rangka meningkatkan efisiensi distribusi angkutan barang.

Tahapan pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Persiapan dan penyempurnaan metodologi, dalam tahapan ini dilakukan pematangan rencana kerja, metodologi penelitian, dan mobilisasi personil, yang diperlukan untuk melakukan proses tahapan pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.
2. Survei dan pengumpulan data, pengumpulan data primer dengan meninjau ke lapangan untuk mengetahui kondisi permasalahan dan potensi yang dimiliki daerah dilakukan pada 24 - 27 April 2019 di Kota Lubuklinggau dan Kabupaten Musirawas. Pengumpulan data sekunder simpul-simpul distribusi dan transportasi, komoditas lokal dan kebutuhan sarana dan prasarana pendukung di Kota Lubuklinggau. Kajian literatur dan peraturan perundang-undangan untuk menganalisis kesesuaian pemanfaatan.
3. Analisis yang dilakukan berupa analisis kinerja jalan Kota Lubuklinggau, data pergerakan barang dari dan menuju Kota Lubuklinggau, pemecahan permasalahan transportasi barang

perkotaan, dampak bagi sektor perdagangan modern, analisa kebijakan transportasi barang perkotaan, memiliki payung hukum dan kerangka organisasi yang sesuai, analisis potensi angkutan barang, analisis kebutuhan sarana dan prasarana, dan penyusunan program pengembangan pusat logistik. Perbandingan pola distribusi kondisi eksisting dan pemanfaatan pusat logistik akan memberikan gambaran keuntungan dan kelebihan.

4. Kesimpulan dan rekomendasi, berisi hasil kajian dan rekomendasi yang dapat diberikan untuk pemanfaatan terminal simpang periuk sebagai pusat logistik di Kota Lubuklinggau.

## Hasil dan Pembahasan

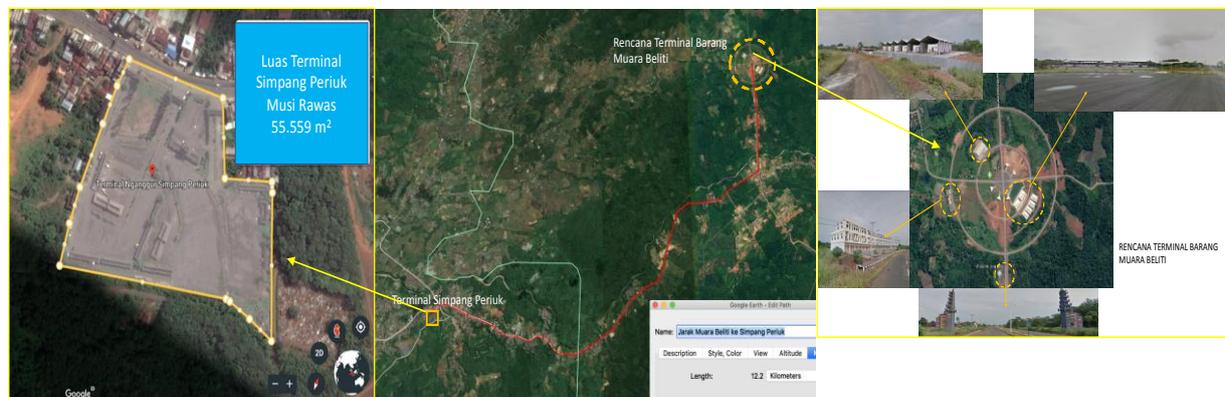
Terminal Simpang Periuk Lubuklinggau memiliki luas area 5,56 ha sehingga masuk dalam kriteria pusat distribusi logistik lokal yang melayani distribusi komoditas di area Kota Lubuklinggau dan sekitarnya. Lokasi ini hanya berjarak 12,2 km dari Rencana Terminal Barang Muara Beliti, sehingga bisa menjadi pendukung dari terminal barang tersebut. Pengembangan terminal barang di Muara Beliti (Kabupaten Musirawas) sesuai dengan regulasi telah sesuai, namun hingga kini pengembangan terhenti karena beberapa permasalahan yang dihadapi. Oleh sebab itulah keberadaan pusat logistik yang ada di Simpang Periuk ini menjadi salah satu alternatif solusi agar distribusi barang dapat lebih terorganisir dengan baik dan nantinya dapat mendukung terminal barang yang ada di kawasan Muara Beliti. Pusat Logistik Simpang Periuk nantinya juga dikolaborasikan dengan kawasan industri di Kecamatan Lubuklinggau Selatan 1, jaringan rel KA, dan Bandar Udara Silampari sehingga akan menjadi layanan angkutan multimoda. Terminal Simpang Periuk dan rencana Terminal Barang Muara Beliti terlihat pada **Gambar 2**.

Komoditas terbesar dari Kota Lubuklinggau adalah dari hasil pertanian dan perkebunan. Distribusi terbesar komoditas keluar masuk adalah di Kabupaten terdekat yaitu di Musi Rawas. Berdasarkan analisis *forecast* komoditas diatas maka diperlukan pengembangan pusat logistik yang mendukung kota ini agar distribusi barang dapat efisien. Pusat logistik Simpang Periuk nantinya juga dikolaborasikan dengan kawasan industri di Kecamatan Lubuklinggau Selatan 1, jaringan rel KA, dan Bandar Udara Silampari sehingga akan menjadi layanan angkutan multimoda. Kinerja ruas jalan masih sangat bagus sebagian besar di level A dengan minimal level B yang ada

di Jalan Yos Sudarso/Jalan ke Simpang Periuik. Berdasarkan kinerja jaringan jalan Nasional yang melewati Kota Lubuklinggau sebagai Jalan Lintas Tengah ini merupakan letak yang sangat strategis, karena dari Timur dari/menjuj Kota Palembang, arah utara dari/menjuj Kota Jambi, dan dari arah Barat Daya dari/menjuj Kota Bengkulu. Jika rencana pengembangan pusat logistik ini dilaksanakan maka pergerakan kendaraan angkutan berat yang masuk jalan Yos Sudarso/Jalan ke Simpang Periuik akan dialihkan ke lingkaran luar sehingga kinerja ruas jalan akan semakin baik. Untuk mendukung perkembangan perekonomian di wilayah Kota Lubuklinggau maka akan dikembangkan Kawasan Industri dan Pergudangan Kota Lubuklinggau yang berada di

Kecamatan Lubuklinggau Selatan I luas perkiraan mencapai 290 hektar (arahan RTRW Kota Lubuklinggau 2012 - 2032). Pengembangan kawasan industri ini akan mampu meningkatkan produksi industri yang ada di kawasan Kota Lubuklinggau yang saat ini sebagai penyumbang sektor kelima terbesar PDRB. Kinerja ruas jalan Kota Lubuklinggau eksisting dapat dilihat pada **Gambar 3 dan 4**. Sedangkan Jalan nasional dan jalan lingkaran luar Kota Lubuklinggau dapat dilihat pada **Gambar 5**.

Kelompok Industri yang akan dikembangkan adalah pangan, sandang & kulit, kimia & bahan bangunan, logam elektronika dan kerajinan dan umum (kraum).



**Gambar 2.** Terminal Simpang Periuik dan rencana Terminal Barang Muara Beliti.

**Tabel 1.** Prediksi Pergerakan Barang Masuk dan Keluar Kota Lubuklinggau (ton/tahun)

Kab/Kota	2006		2019		2024		2028	
	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan
Ogan Komering Ulu	230760	20.592	39.950	34.623	48.787	42.282	57.246	49.613
Ogan Komering Ilir	24.536	28.310	49.214	56.783	64.320	74.214	79.682	91.938
Muara Enim	75.084	93.856	164.202	205.255	221.862	277.331	282.258	352.827
Lahat	65.760	92.064	106.362	148.907	127.969	179.156	148.374	207.724
Musi Rawas	359.006	311.139	670.950	581.490	853.389	739.605	1.034.457	896.531
Musi Banyuasin	54.826	54.826	92.576	92.576	113.240	113.240	133.047	133.047
Banyuasin	56.095	51.421	122.345	112.151	165.135	151.376	209.915	192.424
Ogan Komering Ulu Selatan	21.121	16.247	40.513	31.164	52.046	40.036	63.596	48.920
Ogan Komering Ulu Timur	32.682	29.959	73.781	67.634	100.916	92.508	129.649	118.847
Ogan Ilir	30.272	42.381	67.099	93.939	91.132	127.585	116.421	162.990
Palembang	70.573	84.688	150.675	190.81	201.713	242.057	254.735	305.683
Prabumulih	10.738	11.633	26.869	29.108	38.234	41.420	50.700	54.926
Pagar Alam	21.042	14.028	39.443	26.295	50.225	33.483	60.937	40.625
<b>Luar Provinsi Sumsel</b>	<b>1.222.723</b>	<b>1.203.580</b>	<b>2.385.079</b>	<b>2.347.738</b>	<b>3.083.957</b>	<b>3.035.675</b>	<b>3.787.850</b>	<b>3.728.548</b>
<b>Jumlah</b>	<b>2.068.218</b>	<b>2.054.724</b>	<b>4.029.055</b>	<b>4.008.473</b>	<b>5.212.925</b>	<b>5.189.967</b>	<b>6.408.867</b>	<b>6384.642</b>



Pemerintah Kota Lubuklinggau telah merencanakan pembangunan Jalan Lingkar Utara dan Jalan Lingkar Selatan, dengan dibangunnya kedua jalan lingkar tersebut akan membawa dampak yang sangat positif bagi Kota Lubuklinggau kedepan. Terutama akan mengurangi kepadatan arus lalu lintas di pusat kota.

Pengembangan jalan lingkar utara dan jalan lingkar selatan akan terbentuk suatu kawasan ekonomi baru disepanjang jalan tersebut seperti daerah industri, ruko, SPBU, restoran serta aktivitas perdagangan lainnya. Karena selama ini kawasan ekonomi hanya terpusat di sepanjang Jalan Yos Sudarso. Kondisi eksisting jalan lingkar adalah Jalan Lingkar Utara (Ring Road), untuk kondisi cukup baik, namun masih perlu peningkatan (*hot mix*), agar dapat dilalui kendaraan yang akan menuju Jambi, Sumatera Barat, Riau, Sumatera Utara dan Aceh, selama ini telah digunakan sebagai jalan alternatif untuk kendaraan truk/bus,

Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*), untuk kondisi cukup baik, namun masih perlu peningkatan (*Hot Mix*), agar dapat dilalui kendaraan yang akan menuju Provinsi Bengkulu. Tahun 2019 ini Dinas PU melakukan perbaikan 4 buah jembatan yang ada pada ruas Jalan Lingkar Selatan untuk mengantisipasi truk/tronton dengan tonase besar dan juga diusulkan ditingkatkan

statusnya menjadi Jalan Nasional untuk memenuhi persyaratan sebagai *exit* tol. Pengembangan prasarana jalan yang melewati kawasan Terminal Simpang Periuk ini adalah adanya rencana pembangunan Jalan Tol dengan panjang jalan 232,525 km.

di Kota Lubuklinggau terdapat 3 wilayah Kecamatan yang akan terdampak, yaitu:

1. Kecamatan Lubuklinggau Selatan I, yaitu Kelurahan Jukung, kelurahan Lubuk Binjai, dan Kelurahan Air Kati
2. Kecamatan Lubuklinggau Timur II yaitu Kelurahan Mesat Seni
3. Kecamatan Lubuklinggau Barat I, yaitu Kelurahan Lubuk Tanjung dan kelurahan Kayuara.

Pola distribusi barang saat ini masih menggunakan jalan nasional dan melintasi pusat kota untuk menuju ke arah Jambi atau Bengkulu, sehingga rawan untuk menimbulkan kemacetan, kecelakaan dan polusi dari kendaraan barang yang berukuran besar. Usulan yang direkomendasikan adalah memanfaatkan rute angkutan barang melalui jalan lingkar untuk memproteksi Kota dan sebagai deliniasi kawasan kota sehingga distribusi akan berpusat dari *logistic center* Simpang Periuk dan distribusi internal menggunakan moda yang kecil. Berikut ini adalah perbandingan pola distribusi eksisting dan usulan dengan pemanfaatan pusat logistik.



**Gambar 6.** Rencana Trase Jalan Tol Indralaya – Bengkulu.

Sumber: PT Hutama Karya, 2019



Gambar 7. (a) Pola Distribusi Barang Eksisting dan (b) Usulan Dengan Pusat Logistik dan Pengembangan Kawasan Industri Melalui Jalan Lingkar.

Tabel 2 Perbandingan Pola Distribusi Eksisting dan Pusat Logistik (hasil analisis)

No	Kegiatan	Pola Distribusi Eksisting	Pola Distribusi Dengan Pusat Logistik
1	Parkir	Menggunakan badan jalan sepanjang Jalan Nasional	Dilakukan didalam pusat logistik
2	Bongkar Muat	Menggunakan badan jalan didepan Toko	Dilakukan didalam pusat logistik
3	Integrasi	Tidak ada	Truk besar digantikan moda lebih kecil untuk distribusi dalam kota, demikian sebaliknya
4	Muatan	Datang bermuatan penuh namun kembali kosong	Memaksimalkan kapasitas truk besar/kontainer dengan komoditas lokal yang terkumpul di pusat logistik
5	Keawetan Produk	Tidak tahan lama	Didukung <i>cold storage</i> dan pergudangan agar tahan lama
6	Manuver	Pada saat parkir dan bongkar muat	Pada saat keluar masuk pusat logistik
7	Layanan	Sendiri-sendiri	Terpusat di pusat logistik
8	Biaya	Lebih Mahal	Lebih murah karena di <i>pool</i> di pusat logistik dan dikirim bersama dengan komoditas lain
9	Kualitas Produk	Tidak terjamin	Akan disortir dan dikemas ( <i>packing</i> ) sesuai standar
10	Jumlah Pengiriman	Dalam jumlah kecil	Jumlah lebih besar dengan kapasitas kendaraan lebih besar
11	Frekuensi Pengiriman	Frekuensi tinggi	Frekuensi lebih sedikit dengan kapasitas kendaraan lebih besar
12	Utilisasi Truk Angkutan Barang	Utilisasi yang rendah dari kapasitas truk	Utilisasi lebih tinggi karena terpusat menjadi satu
13	Proses Bongkar Muat Barang	Sesuai operasional toko (terkadang pada jam buka toko bertepatan dengan jam sibuk lalu lintas)	Operasional di pusat logistik
14	Konsolidasi Kendaraan Barang	Dilakukan sendiri dengan armada- armada kecil ke tempat tujuan	Dipusatkan di pusat logistik agar pengiriman lebih efisien
15	Lalu Lintas	Interaksi kendaraan angkutan barang yang melintas dengan kendaraan pribadi (motor dan mobil)	Interaksi kendaraan besar diminimalisir sampai ke pusat logistik
16	Kemacetan	Kemacetan lalu lintas pada jalan utama karena kendaraan besar melintas	Dapat diminimalisir kendaraan besar berhenti di pusat logistik
17	Polusi Udara	Tingginya polusi akibat emisi kendaraan barang di perkotaan	Polusi yang masuk dapat diminimalisir karena kendaraan barang berhenti di pusat logistik
18	Pembatasan Akses	Pembatasan akses bongkar muat, parkir di beberapa ruas jalan	Akses langsung menuju pusat logistik
19	Isu Permasalahan Lingkungan	Kebisingan, bau, getaran, debu, ketika melintasi perkotaan	Kendaraan besar akan berhenti di pusat logistik
20	Keselamatan	Kendaraan barang dimensi besar masuk kawasan perkotaan rawan terjadi kecelakaan	Kendaraan besar berhenti di pusat logistik dan digantikan kendaraan dimensi lebih kecil untuk distribusi dalam kota



## Daftar Pustaka

- Bolten, E. 1997. "Selecting a Third-Party Service Provider." In *Managing Time and Space in Teh Modern Warehouse*.
- Delivering the Goods: 21st Century Challenges to Urban Goods Transport. 2003. *Delivering the Goods: 21st Century Challenges to Urban Goods Transport*.  
<https://doi.org/10.1787/9789264102828-en>.
- Disperindag, 2014, *Studi Kelayakan Industri dan Pergudangan, Kota Lubuklinggau*.
- Europlatforms E.E.I.G. 2004. *Logistics centre. Directions for use*.
- Herzog, Bernhard O. 2010. *Angkutan Barang Perkotaan Di Kota-Kota Negara Berkembang*.
- Indralaya – Muara Enim, Ruas Muara Enim – Lahat – Lubuklinggau, Provinsi Sumatera Selatan.
- Meidutė, Ieva. 2005. "Comparative Analysis of the Definitions of Logistics Centres." *Transport*.  
<https://doi.org/10.1080/16484142.2005.963805>
- PT. Hutama Karya (Persero), 2019, *Dokumen Amdal Pembangunan Jalan Tol Ruas Simpang*
- Rimienė, Kristina, and Dainora Grundey. 2007. "Logistics Centre Concept through Evolution and Definition." *Engineering Economics*.
- Rodrigue, Jean Paul, Claude Comtois, and Brian Slack. 2016. *The Geography of Transport Systems. The Geography of Transport Systems*.  
<https://doi.org/10.4324/9781315618159>.
- Sgura Viana, Marcella, and Juan Pedro Moreno Delgado. 2019. "City Logistics in Historic Centers: Multi-Criteria Evaluation in GIS for City of Salvador (Bahia – Brazil)." *Case Studies on Transport Policy*.  
<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.08.004>.
- Taniguchi, Eiichi, Michihiko Noritake, Tadashi Yamada, and Toru Izumitani. 1997. "Optimizing The Size and Location of Logistics Terminals." *IFAC Transportation Systems*, no. 1990: 741–46.  
[https://doi.org/10.1016/S14746670\(17\)43910-3](https://doi.org/10.1016/S14746670(17)43910-3).